

JUSTIÇA & CIDADANIA

Edição 141 • Maio 2012



Ministro Carlos Ayres Britto | Presidente do STF

**“COMPROMISSO DE ATUAR SEMPRE
NOS MARCOS DA CONSTITUIÇÃO**

Editorial: A expectativa do julgamento do mensalão

SEGURO CONTRA SEQUESTRO DE EMBARCAÇÕES

Liandra Monteiro | Advogada

1. Introdução

Nos últimos anos, o número de ataques piratas a embarcações atingiu níveis críticos. A maioria dos casos ocorre em águas próximas à Somália, país que, nas últimas 2 (duas) décadas, vem passando por um processo de aguda desestruturação política, militar, econômica, social e ambiental, contexto que propiciou o surgimento, em seu território, de grupos especializados nessa atividade criminosa.

Calcula-se que, em 2011, a pirataria custou às companhias de navegação e aos governos o equivalente a cerca de 7 (sete) bilhões de dólares, valor que inclui gastos extras com combustível para manter as embarcações navegando em velocidade acima de 18 (dezoito) nós – nas áreas mais perigosas; operações militares para patrulhamento da área propensa a ataques; guarda armada e equipamentos de segurança arcados pelos armadores, conforme dados levantados pela Fundação *One Earth Future* (BOCKMANN, 2012).

Diante desse quadro, ganhou relevo, no mercado internacional, o seguro contra sequestro de embarcações. Estima-se que, anualmente, cerca de 530 (quinhentos e trinta) milhões de dólares em prêmios de seguros dessa espécie são pagos às seguradoras (BOCKMANN, 2012).

No presente estudo, analisaremos os aspectos jurídicos atinentes à contratação de seguro com cobertura específica contra sequestro de embarcações, em trabalho que abordará tanto a legislação inglesa (lei de regência da maioria dos contratos de Direito Marítimo) quanto a legislação brasileira.

2. Pirataria marítima

Pirataria marítima pode ser definida como ato de violência com fins privados, cometida em alto-mar, consistente no apresamento do navio, da tripulação e da carga. Transcreve-se abaixo o conceito extraído da obra da insigne doutrinadora Eliane Martins:

Considera-se pirataria o saque, a depredação ou o apresamento de navio, geralmente sob violência, e com fins privados. Considerando ser a pirataria um ato ilícito, os mecanismos de repressão são sistematizados num contexto jurídico de aplicação internacional, com o estabelecimento de regras de observância comum aos Estados signatários e o alargamento das áreas de influência dos Estados. (MARTINS, 2008, p. 82)

Para a configuração da pirataria, tem-se que o ato deve acontecer em alto-mar, por se tratar de águas marítimas não submetidas à jurisdição de um Estado nacional. Pelas regras de Direito Internacional, caso ocorra na área de soberania de algum país, restará configurado o crime de roubo ou extorsão mediante sequestro, a ser reprimido e julgado pelas autoridades locais.¹

Por se tratar de ato ilícito gravoso, que extrapola as fronteiras dos Estados nacionais, implicando grandes prejuízos à navegação e ao comércio exterior e trazendo graves riscos à integridade física dos tripulantes das embarcações, os países vêm tentando empreender esforços mútuos para a repressão à pirataria, havendo normatização internacional a respeito do tema, mais especificamente a CNUDM III (Convenções das Nações Unidas sobre o Direito do Mar), que assim define pirataria no seu art. 101:

- a) Todo ato ilícito de violência ou de detenção, ou todo ato de depredação cometido para fins privados, por tripulação ou passageiros de um navio ou de uma aeronave privados e dirigidos contra:
 - I) navio ou aeronave em alto mar ou pessoas e bens a bordo deles;
 - II) navio ou aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado.
- b) Todo ato de participação voluntária na utilização de navio ou aeronave, quando aquele que o pratica tiver conhecimento



- de fatos que dêem a tal navio ou aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata;
- c) Toda ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer algum dos atos enunciados nos itens a) ou b).

Uma vez esclarecido o conceito de pirataria marítima, passamos a analisar as implicações jurídicas da contratação de seguro contra atos dessa natureza.

3. Pirataria marítima e coberturas de seguro

3.1. Seguro de casco marítimo – padrão *institute time clauses*

3.1.1. *Institute Time Clauses*, pirataria e perda total

O padrão inglês *Institute Time Clauses* é o modelo usualmente utilizado para os contratos de seguro de casco marítimo em âmbito internacional. Nesse padrão, há previsão de cobertura contra atos de pirataria que resultem em perda total (real ou construtiva) do navio.

Entende-se por perda total real os casos nos quais ocorre a destruição do navio. Por seu turno, caracterizam-se como perda total construtiva os casos em que, embora não ocorra destruição do navio, o custo do reparo seja igual ou superior ao valor da embarcação.

Transcreve-se abaixo a cláusula 6.1.5 do já mencionado padrão *Institute Time Clauses*, que dispõe sobre a cobertura por perda total no caso de pirataria:

- 6.1. Este seguro cobre perda total (real ou construtiva) do objeto segurado, causada por:
 - (...)
 - 6.1.5. pirataria
- (tradução da autora)

Dentre as exclusões da cobertura do seguro de casco, afasta-se a indenização nos casos de ato de pirataria praticado por motivação política, com base na cláusula 22 do referido padrão.

3.1.2. *Institute Time Clauses*, pirataria e avarias grossas

Todavia, pode haver casos de pirataria que não resultem em perda total do navio, mas que gerem graves danos decorrentes de saques, depredação e pagamento de resgate. Passamos a verificar se esses danos estariam abrangidos na cobertura por avarias grossas.

Entende-se por *avarias grossas* danos ou despesas extraordinárias resultantes do sacrifício voluntário de parte do navio ou da carga, praticado por justo motivo, para preservação do todo numa situação de perigo ou emergência, sendo o prejuízo suportado por todos os interessados na expedição marítima.

O seguro de casco marítimo prevê cobertura por avarias grossas, na proporção do dano que será arcada pelo armador, com base na cláusula 11 do padrão *Institute Time Clauses*, abaixo transcrita.

- 11. Avaria grossa e salvamento
 - 11.1. Este seguro cobre a proporção do dano que cabe ao navio, relativamente ao salvamento, despesas de salvamento e/ou avaria grossa, sofrendo redução, caso o navio tenha sido segurado em valor inferior.
- (...)
- (destaque no original, tradução da autora)

A avaria grossa é disciplinada pelas Regras de York e Antuérpia, convenção internacional da qual o Brasil é signatário e que, assim, define esse tipo de avaria:

REGRA A

Há avaria grossa quando, e somente quando, ocorre um sacrifício ou despesa extraordinária, intencional e razoavelmente feita para a segurança comum e no sentido de preservar do perigo os bens envolvidos na mesma expedição marítima. (tradução da autora)

Pesquisamos artigos de autores estrangeiros (SPENCER, 2009; WONG, 2009) e verificamos a existência de trabalhos que defendem que os danos decorrentes de atos de pirataria classificam-se como avaria grossa, tanto porque se enquadram nos requisitos previstos nas Regras de York e Antuérpia quanto pelos precedentes jurisprudenciais antigos nesse mesmo sentido.

Esses artigos argumentam que o pagamento de resgate por ato de pirataria amolda-se aos requisitos previstos nas Regras de York e Antuérpia para configuração de avaria grossa, pelos seguintes motivos:

- 1) Perigo – não resta dúvida de que piratas armados constituem uma situação de perigo;
- 2) Perda ou despesa extraordinária – pagamento de resgate não constitui despesa ordinária da expedição marítima;
- 3) Caráter intencional e voluntário do ato – não há obrigação legal ou contratual de pagar o resgate;
- 4) Benefício comum – o pagamento do resgate permite a liberação do navio e da carga, de modo que a aventura marítima comum possa ser cumprida;
- 5) Razoabilidade do ato – o pagamento do resgate visa à preservação do navio, da carga e da integridade física dos tripulantes.

Os trabalhos consultados afirmam que, com base nas Regras de York e Antuérpia, a contestação de uma avaria grossa, pelo segurador, consiste em demonstrar a pré-existente ausência de condição de navegabilidade (*unseaworthiness*), afetando a embarcação antes da viagem e durante, o que seria complicado comprovar, em se tratando de ato de pirataria. Assim, avaliam que há boas chances de êxito na obtenção de indenização por avaria grossa, nesses casos.

Igualmente, sustentam que as alegações sobre a ilegalidade de indenização pelo pagamento de resgate não têm como prosperar, tendo em vista que a legislação inglesa não considera crime o pagamento de resgate por si só, somado ao fato de que as próprias seguradoras oferecem seguro específico para a cobertura de danos decorrentes de sequestro de navio e pagamento de resgate.

Convém esclarecer que este entendimento se aplica à pirataria para fins privados, não se estendendo aos sequestros de embarcações vinculados a ações ou grupos terroristas, em razão da legislação inglesa antiterror, que considera crime financiar o terrorismo de forma direta ou indireta, situação na qual se enquadraria o pagamento de resgate a terroristas. Cabe mencionar que há uma espécie de consenso de que os sequestros de navios por piratas na costa da Somália são para fins privados, não se vinculando a ações terroristas, tampouco a algum grupo governamental (HIRST, 2009; WONG, 2009).

Todavia, esses artigos alertam para a dificuldade que o armador poderá ter para demonstrar suas perdas,

tendo em vista que o pagamento de resgate costuma ser em espécie, sem suporte documental.

Para reforçar seus argumentos teóricos, os artigos consultados citam alguns precedentes jurisprudenciais antigos, no sentido de que os danos decorrentes de pirataria configuram avaria grossa. O caso mais citado é o precedente inglês Hicks vs. Palington (1590), no qual se decidiu que, na entrega voluntária da carga aos piratas para pagamento de resgate, o sacrifício classifica-se como avaria grossa. Também é mencionado o caso Peters vs. The Warren Insurance Company (1840), em que a Suprema Corte norte-americana reconheceu que o resgate é um meio necessário para a liberação de um risco coberto por seguro, afetando diretamente a propriedade.

Cabe destacar que todos os artigos consultados reconhecem que não há precedentes recentes sobre o tema, tampouco notícia atual de pagamento de indenização do seguro por esse fundamento, pelo que a argumentação acima encontra-se exclusivamente no plano teórico, não havendo casos recentes indicando se este entendimento prevalecerá em situações concretas.

3.2. Pirataria e seguro de casco marítimo no Brasil

Além dos seguros de casco marítimo oferecidos por seguradoras estrangeiras e regidos pela legislação inglesa – padrão *Institute Time Clauses*, exposto no item 3.1 desse trabalho –, o mercado brasileiro também oferece esse tipo de seguro, cuja cobertura mínima é regulada por normas expedidas pela Superintendência de Seguros Privados (SUSEP), autarquia responsável pela fiscalização do setor.

A normatização da SUSEP equiparou a pirataria a um risco de guerra, greves e correlatos, excluindo-a da cobertura mínima do seguro de casco marítimo, exceto nos casos em que as partes tenham expressamente incluído esse tipo de cobertura no seguro. Transcrevemos abaixo o item 6.12 da Circular SUSEP nº 1, de 7/1/1985, que disciplina a cobertura mínima dos seguros de casco marítimo no Brasil:

Circular SUSEP nº 1/1985

(...)

6.12 – Riscos de Guerra, Greves e Correlatos – Acham-se igualmente excluídos da cobertura, salvo disposição expressa em contrário nas cláusulas ou condições particulares anexas a esta apólice ou que a ela venham a ser incorporadas por endosso e apenas na medida em que tais cláusulas ou condições particulares revoguem e prevaleçam sobre as exclusões objeto desta cláusula e unicamente enquanto permaneçam em vigor. I - quaisquer perdas, danos ou despesas proximamente causadas por, resultantes de, ou incorridas em consequência de:

a) captura, sequestro, arresto, retenção ou detenção ou qualquer tentativa nesse sentido;

(...)



Constata-se que na contratação de seguro de casco marítimo com cobertura mínima ocorrida no Brasil, a proteção contra atos de pirataria necessitará ser contratada em separado, em seguro próprio para esse fim.

3.3. Seguro contra sequestro de navio

Diante do grande aumento dos casos de sequestros de navios por piratas, ganhou destaque, no mercado internacional, um seguro com cobertura específica contra sequestro de navio e pagamento de resgate. As seguradoras enumeram o seguinte diferencial da cobertura desse tipo de seguro:

- Reembolso do resgate em casos de sequestro, extorsão e detenção;
- Acidentes pessoais relacionados aos eventos cobertos;
- Perda do resgate no momento de entrega;
- Acesso ilimitado a consultores e negociadores especializados em tais incidentes;
- Reembolso de despesas com informantes;
- Reembolso de despesa com tratamento psiquiátrico após a libertação;
- Orientações de segurança pessoal e de mitigação de riscos corporativos;
- Acesso a informações sobre locais de risco e treinamento sobre segurança em viagens.

No seguro contra sequestro de navios, caso ocorra o sinistro, o segurado será indenizado pelas despesas que incorrer para a liberação do navio, ou seja, o resgate será pago diretamente pelo armador, aos sequestradores, com posterior reembolso pela seguradora. A cobertura também abrange despesas incorridas nas negociações para a liberação do

navio, despesas com recompensas e informantes, bem como acidentes pessoais e danos psicológicos dos tripulantes.

As seguradoras destacam que o seguro contra sequestro traz o benefício de proteção incontroversa quanto aos atos dessa natureza sofridos pelo navio, ao passo que a recuperação das perdas sofridas, na cobertura do seguro de casco, está sujeita a demorado processo de indenização por avarias grossas, marcado por incertezas.

Conforme já explicitado no item 3.1.2 desse estudo, a legislação inglesa não considera ato ilícito o pagamento de resgate por si só, desde que o sequestro tenha fins privados, sem qualquer vínculo com ações terroristas. Nessa esteira, não há ilicitude para a comercialização do seguro contra sequestro de navios, comumente oferecido no mercado internacional.

Convém esclarecer que, na legislação brasileira, também não é considerado ato ilícito o pagamento de resgate nos crimes de extorsão mediante sequestro, por falta de previsão legal nesse sentido.

Vale mencionar que a SUSEP já emitiu norma legal autorizando as seguradoras brasileiras a comercializarem seguro para danos patrimoniais, em razão do crime de extorsão mediante sequestro de pessoas físicas, com base na Carta Circular SUSEP/ DETEC/ GAB/ nº 07/2008, conforme se transcreve abaixo:

Carta Circular SUSEP/ DETEC/ GAB/ nº 07/2008

Não há óbice jurídico que impeça as seguradoras de elaborar proposta de comercialização de seguro para danos patrimoniais sofridos por pessoas físicas em decorrência de crime de extorsão mediante sequestro, desde que previamente submetido a esta Autarquia.

Logo, avaliamos que, também no Brasil, não há ilicitude na contratação de seguro com cobertura contra sequestro de embarcações e pagamento de resgate. Todavia, esse seguro contra pirataria marítima não é oferecido pelo mercado segurador brasileiro, podendo ser contratado por empresas brasileiras junto a seguradoras estrangeiras.

4. Conclusão

A cobertura mínima do seguro de casco marítimo contratado no Brasil, com base na regulamentação da SUSEP, exclui indenização por sequestro de navio e pagamento de resgate, salvo disposição expressa em sentido contrário. Assim, verifica-se que, em se tratando de seguro de casco marítimo adquirido no Brasil com cobertura mínima, a proteção contra sequestro de navio por ações de piratas necessitaria ser contratada em separado.

Por seu turno, a cobertura do seguro de casco contratado no exterior, conforme o padrão inglês *Institute Time Clauses*, prevê expressamente indenização por perda total do navio por pirataria para fins privados, excluindo indenização em atos de pirataria vinculados a ações terroristas.

Para os atos de pirataria com fins privados, sem destruição do navio, mas com pagamento de resgate para a liberação da embarcação, há argumentação teórica, defendida por autores estrangeiros, no sentido de que seria possível a classificação como avaria grossa, para a respectiva indenização prevista no padrão *Institute Time Clauses*.

Todavia, não há precedentes jurisprudenciais recentes sobre o tema, tampouco notícia atual de pagamento de indenização de seguro por avaria grossa decorrente de

ato de pirataria, pelo que não há certeza jurídica se este entendimento prevalecerá em situações concretas.

Diante do grande aumento na ocorrência de casos de pirataria marítima, o mercado de seguro internacional tem comercializado seguro específico contra sequestro de embarcações, com cobertura que abrange pagamento de resgate e demais custos correlatos para a liberação do navio.

Nos artigos de autores estrangeiros que consultamos para a elaboração desse trabalho, constamos que, na legislação inglesa, não há impedimento legal para a contratação de seguro contra sequestro de embarcações. Segundo a legislação inglesa, o pagamento de resgate não é considerado ato ilícito, exceto nos atos de pirataria vinculados a grupos terroristas, no qual o pagamento de resgate configuraria o crime de financiar, direta ou indiretamente, o terrorismo.

No Brasil, igualmente, o pagamento de resgate não é considerado ato ilícito por falta de previsão legal nesse sentido. Como precedente, a SUSEP já emitiu ato normativo autorizando as seguradoras a comercializarem seguro para danos patrimoniais em razão do crime de extorsão mediante sequestro de pessoas físicas.

Em que pese não haver normatização específica no Brasil quanto ao seguro contra sequestro de embarcações, tampouco o mercado brasileiro oferecer esse tipo de seguro, a legislação brasileira não prevê qualquer óbice à sua contratação no mercado internacional, encontrando-se dentro do poder de gestão do armador a tomada das medidas que julgar adequadas para a proteção do navio e da tripulação.



Nota

¹ Todavia, no Direito inglês, para a configuração da pirataria basta que o apresamento do navio aconteça no mar, havendo precedente que considerou pirataria ato ocorrido há 2 (duas) milhas da costa (The Andreas Lemos (1983) Q.B.647). (HIRST, 2009)

Referências

BOCKMANN, Michelle Wiese. *Piracy Costing \$6.9 Billion as Attacks off Somalia's Coast Climb to Record*. Bloomberg. 8/2/2012. Disponível em <http://www.bloomberg.com/news/2012-02-08/piracy-costing-6-9-billion-as-attacks-off-somalia-s-coast-climb-to-record.html>, acesso em 15/2/2012

THE INSTITUTE OF LONDON UNDERWRITERS, Institute Time Clauses, 1983

HIRST, HARRY. *Piracy: The Legal Issues*. The Hong Kong International Piracy Conference. Nautical Institute, Hong Kong, 13/11/2009, disponível em <http://www.nautinsthk.com/archive/documents/PiracyHKG09/PRESENTATIONS/ince.htm>, acesso em 15/2/2012

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*, vol. 1, Barueri, SP, Manole, 2008, p. 82

ORGANIZAÇÕES DAS NAÇÕES UNIDAS. *Convenções das Nações Unidas sobre o Direito do Mar* (CNUDM III). 1982

REGRAS DE YORK E ANTUÉRPIA, 2004

SPENCER, Jonathan S. Piracy in 2009. Newsletter - Spring 2009. *Committee on Marine Insurance and General Average*. EUA, disponível em <http://www.mlaus.org/archives/library/1947.pdf>, acesso em 15/6/2011

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP) – Circular SUSEP nº 1, de 7/1/1985

_____. Carta Circular SUSEP/ DETEC/ GAB/ nº 07/2008, de 13/10/2008

WONG, Raymond T. C. Piracy. *Does it give rise to a claim for General Average?* Seaview nº 87 - Autumn 2009. Institute of Seatransport. Hong Kong, disponível em http://www.seatransport.org/seaview_doc/SV_87/SV_87%20-%20Piracy%20-%20Does%20it%20give%20rise%20to%20a%20claim%20for%20General%20Average%20%281%29.pdf, acesso em 15/6/2011